

# QUELQUES DATES CLEFS DES VOIES ET DES ROUTES

## Fragments de paysage historique

PERIODE	Composante paysagère	
<b>ERE QUATERNAIRE</b> -3800: Néolithique moyen en France  <b>GALLO-ROMAINS</b> -58: Eduens sous influence Gallo-romaine  <b>MEROVINGIENS ET FRANCS</b> 466: Les burgondes  <b>LA FEODALITE</b> 960: La féodalité carolingienne et ses monastères  1477: La région frontière  <b>LA PAIX ROYALE</b> 1598: La Bourgogne royale	<b>Le chemin</b>	Dès la fin de la préhistoire, un réseau de chemins longe les rivières, traverse les gués en été, parcourt les vallées et les collines  -50 (Invasion romaine de la Gaule)
	<b>La voie romaine</b>	-27 Marcus Agrippa lance la construction de 4 grandes routes en étoile depuis Lyon, dont la voie Lyon-Langres. Ces voies romaines majeures assurent le contrôle militaire de toute la Gaule. La voie majeure longeant la Saône bifurque à Chalons, ville carrefour majeur, pour rejoindre Langres, Cologne, Trèves, Lutèce. Ces routes sont pavées, sur 2,5m de large. Elles privilégient le flanc des collines pour éviter les embuscades, et sont jalonnées d'auberges relais -de couleur rouge, ce qui générera de nombreux nom vernaculaires-. Elles se détérioreront pour la plupart quelques siècles plus tard. Même si le motif initial est surtout politique et militaire, ces voies deviennent très vite des voies commerçantes. Le vin, l'huile, les céramiques remontent vers le nord, la laine descend vers le sud. 250 Les voies romaines se répartissent en étoile autour d'Autun, sur la carte de la Table de Peutinger. La bourgeoisie construit de vastes villas à péristyle dans Autun. L'insécurité règne encore, comme en témoignent des trésors enfouis à cette période. 400 Les burgondes s'affirment comme négociateurs entre romains et germains. En quelques décennies, ils sécurisent les routes sur un large secteur allant de la Suisse actuelle au sud du bassin parisien  476 (Séparation des deux empires romains d'orient et d'occident) 960 Bataille de Chalmoux (date exacte inconnue, entre 956 et 988) Les arvernes attaquent le comté de Chalons
	<b>Le chemin en belvédère dans les vignes</b>	Le vignoble s'installe en haut du versant, avec ses chemins de distribution en travers de pente
	<b>La route</b>	1477 Louis XI met en place un plan routier jalonné de relais de poste. Père de la centralisation française, son réseau est tracé en étoile autour de Paris. L'axe Dijon-Lyon par Chalons et Mâcon est l'un des grands axes du plan. 1499 Louis XI demande aux trésoriers de France de parcourir les routes et d'en dresser un état des lieux 1550 On recense 25 000 km de voies carrossables en France. La route est empierrée et par beau temps, on passe sur la voie en terre qui la longe. Tous les passages obligés (ponts, gués et cols) sous soumis à péage qui est censé financer l'ouvrage et la protection contre les brigands. 1581 1er projet de canalisation de l'Arroux. Ce grand chantier sera plusieurs fois envisagé, puis finalement abandonné au profit du canal du Charolais lancé en 1783
	<b>Le canal</b>	1595 Henri IV et Sully créent un budget des Ponts et Chaussées. Les routes nationales sont désormais plantées d'alignements d'arbres. La corvée d'entretien est -laborieusement- imposée aux riverains. 1598 (Edit de Nantes)
	<b>La route</b>	1601 Traité de Lyon La Bresse devient française. Cependant, elle reste hors périmètre de l'Édit de Nantes. 1650 au cours du XVIIe s, des travaux visent à améliorer la navigabilité sur la Loire à l'amont de Roanne pour permettre la descente de charbon depuis St-Etienne La Loire reste de navigation aléatoire et assez dangereuse à l'amont de Digoin. Les mois navigables sont faibles à Marcigny, surtout les années sèches où la Loire est "guéable". 1680 Louis XIV et Colbert décident la réalisation d'un grand réseau de routes nationales en toile d'araignée centrée sur Paris. 1730 De nombreuses routes tracées en ligne droite stricte seront réalisées sous Louis XV. C'est sans doute l'origine de la plupart des axes actuels rectilignes de ville à ville. Le réseau routier atteint 32 000 km. Il est divisé en routes de postes, routes de commerce, itinéraires militaires qui contournent les cités
	<b>Le quai</b>	1750 Dans la seconde moitié du XVIIIe s, de nombreux entrepôts s'implantent à Digoin, avec une population de marinières. On y charge bois de charpente, pierre de taille, poisson, charbon. La flotte de bateaux sur la Saône appartient pour bonne part à des commerçants lyonnais. Ils assurent 6-7 allers-retours annuels entre Lyon et Auxonne. Beaucoup déchargent et rechargent à Chalons, point de transfert entre Paris et Lyon par la route. Les villes-port vivent de la rivière sur la Saône et sur la Loire. Les villes-port se dotent de grands quais larges, ancêtres de nos rocadés routières. Ils se jouxtent rapidement d'hôtels particuliers. Les portes d'octroi sont souvent abattues et remplacées par de simples pilastres. Ces villes se développent comme site de foires, marchés, entrepôts, relais routier. De 1765 à 1785, beaucoup de routes s'affirment. Elles sont empierrées, et des auberges et relais à chevaux, et/ou postaux- s'y établissent. Ces derniers ont cependant du mal à vivre, la fréquentation restant modérée. La route de Chalons à Paray joue la carte de route du vin. Autun se dote d'un réseau en étoile mais ne parvient pas à imposer le tracé de la grande route Paris Lyon, qui passera par Beaune et Chagny. 1780 Il n'y a que 2 ponts sur la Saône: Chalons et Mâcon
	<b>Le pont sur la Saône</b>	1783 Lancement du grand chantier du canal du Charolais: expropriations, terrassements. Le projet remonte au XVIIe s. Cette fois, le démarrage sur financement des États de Bourgogne 1787 Lancement du grand chantier du canal reliant Louhans à la Saône. Le projet remonte au début XVIIe s. Il démarre sur financement des États de Bourgogne. Le débat est vif entre partisans des voies d'eau et partisans des routes, jusqu'ici considérées comme simples compléments des voies d'eau. 1787 Ouverture d'un pont sur l'Arroux par Émiland Gauthier, aux abords immédiats des forges de Gueugnon en pleine modernisation 1789 (Révolution)
	<b>La route</b>	La route de Mâcon à Digoin est jalonnée de relais non de chevaux, mais de bœufs. Elle achemine les vins du Chalonnais et Mâconnais vers les pays de Loire. Ce débouché est stratégique car le Beaujolais, protégé, bénéficie d'une exclusivité dans le Lyonnais. Ouverture du grand pont en pierre de Navilly sur le Doubs. Il relie Chalons aux routes majeures d'échange européennes, en évitant les routes boueuses et non empierrées de la Bresse.
	<b>Le pont sur le Doubs</b>	1790-93: ouverture du canal du Charolais, dit canal du Centre.
<b>LE JEUNE DEPARTEMENT</b>	<b>Le canal</b>	1793 Le trafic du canal du Charolais est favorisé par le blocus continental

PERIODE	Composante paysagère	
<b>LA 1ERE REVOLUTION INDUSTRIELLE</b> Le jeune département <i>1831: Les nouveaux pôles industriels</i>	<b>La route</b>	1811 Napoléon, par décret, classe les routes en 3 catégories: la route impériale de première classe (14 voies partant de Paris); la route de deuxième classe (13 voies qui relient Paris à des cités de moindre importance); 202 routes de 3e classe, dont la charge est partagée avec les autorités locales. Le procédé de Mac Adam, par empierrement d'un profil bombé à l'aide de pierres de calibre décroissant, sera adopté sous Louis Philippe; il simplifie considérablement la construction et l'entretien. 1814 Début de la restauration (sauf les cent jours de mars à juin 1815) 1815 Gros chantiers de 1830 à 1848 1820 Lancement d'un grand programme routier national 1820 La crise économique des filières d'exportation
	<b>La ligne de chemin de fer</b>	1830 Ligne de chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne. Elle permet d'exporter par péniche la houille d'Épinac. Monarchie de juillet. Fin de la restauration et de ses gros chantiers.
	<b>Le canal</b>	1832 Ouverture du canal de Bourgogne. La voie permet désormais d'expédier par péniches vers Paris via Dijon. Cependant le trafic reste lent, et interrompu en période de gel ou de sécheresse. La question du chemin de fer alimente des polémiques entre villes : quel tracé, quelles gares ?
	<b>La ligne de chemin de fer</b>	1834 Ouverture du canal du Rhône au Rhin La Bourgogne peut désormais expédier vers le pays Rhénan 1835 Chemin de fer Epinac - canal de Bourgogne. Cette ligne concurrence très durement les canaux récemment inaugurés. 1836 Chemin de fer Chalon-Dijon La ligne Nevers-Mâcon met Charolles à 3h de Lyon, 10h de Paris la loi du 21 mai 1836 oblige les communes à entretenir les routes.
	<b>La route</b>	1841
	<b>Le canal</b>	1841 Ouverture du canal du Nivernais, qui relie la Loire à la Seine via Decize et Auxerre L'axe de la Loire permet désormais lui aussi d'expédier par péniche vers Paris les produits traditionnels mais aussi des rails, chaudières, machines à vapeur. 1842 M. Schneider est élu à Autun C'est le début d'une longue dynastie qui marquera la ville et soutiendra les projets de voies de transport vers Autun et le Creusot
	<b>La route</b>	1845 Les routes nationales atteignent 29 000 km 1847 Le cadastre est bouclé en 1847; il a été débuté en 1822.
	<b>La ligne de chemin de fer</b>	1848 (fin de la monarchie de juillet. Seconde République. Plébiscite de Napoléon 3.) 1850 Lamartine le poète (né à Milly, près de Mâcon) est député de Mâcon. Il intervient pour que le raccordement de la ligne de Genève à la ligne PLM se fasse dans sa ville. 1851 Chemin de fer Chalon-Paris 1870 Le réseau ferré national atteint 17 440 km Les rails, locomotives, wagons sont produits massivement au Creusot 1895 Les lignes secondaires de train sont quasiment toutes en place en 1895 Des vignobles de l'ouest du département, et jusqu'au nivernais, peuvent désormais expédier par le train. 1900 Le réseau ferré national atteint 36 800 km Les rails, locomotives, wagons sont produits de plus en plus massivement au Creusot
	<b>La route</b>	1932 L'instauration de la ligne jaune amène une hiérarchisation des routes. Afin de limiter la poussière, les routes principales ont commencé à être goudronnées au début du XXe s 1939 (début de la seconde guerre mondiale) 1941 (Le Corbusier publie la Charte d'Athènes, datant de 1933, retravaillée sous le nom de "la ville fonctionnelle". Ce fonctionnalisme guidera la reconstruction de l'après-guerre et l'aménagement urbain sous forme de cités des "barres" de logements sociaux jusqu'aux années 1980.) 1945 (Fin de la seconde guerre mondiale)
	<b>LA 2DE REVOLUTION INDUSTRIELLE</b> <i>1918: Le marasme économique</i> la 2de guerre mondiale	<b>La ligne de chemin de fer</b>
<b>La ligne EDF</b>		Généralisation des réseaux de fourniture d'énergie: lignes haute tension, oléoducs, gazoducs
<b>Le canal à grand gabarit</b>		Élargissement des voies navigables à grand gabarit: la Seine jusqu'à Montereau, le Rhin, la Saône en aval de Chalon.
<b>L'autoroute</b>		1960 L'autoroute du sud 1961 Lancement d'un programme national d'autoroutes - 110 km par an-. L'une des 3 priorités est l'autoroute du midi. 1965 Mise en service de la route express reliant Chalon, Le Creusot, Montceau 1970 Ouverture du dernier tronçon de l'A6, Pouilly-en-Auxois/Mâcon. C'est le dernier morceau d'un chantier débuté en 1953 pour relier Paris et Lyon. 1972 Les autoroutes se développant, les routes nationales commencent à être déclassées en RD. Ces anciennes voies rapides vont de plus en plus devenir des routes patrimoniales pour voyageurs peu pressés. 1980 (Premiers signes de pénurie des ressources)
<b>Le TGV</b>		1981 Mise en service de la LGV sud-est et des gares de Mâcon-Loché-TGV et du Creusot-TGV Le TGV rapproche directement un secteur à Paris ou Lyon, bousculant la hiérarchie ancienne entre villages, bourgs, villes régionales. 1990 (Les lois sur l'eau, le paysage, la biodiversité)
<b>Le canal</b>		1991 Ouverture du canal de dérivation de Mâcon sur la Saône
<b>L'axe européen</b>		1993 La Route Centre-Europe Atlantique une fois achevée, reliera Bordeaux et la façade Atlantique à l'Europe centrale, en s'intégrant dans un vaste réseau européen de voies express et d'autoroutes. En Saône-et-Loire, l'État prend en 1993 la décision de porter les 150 km de routes nationales qui la composent à un gabarit de 2x2 voies. La Saône-et-Loire est le premier département qui aménage une voie verte sur l'ancienne voie ferrée reliant Givry à Cluny.
<b>La voie verte</b>		1997 Avec la chute du transport de fret, les canaux deviennent progressivement des voies dévolues à la navigation de plaisance.
<b>Le canal voie touristique</b>		
<b>LA REPUBLIQUE DES PROPRIETAIRES</b> Le jeune département <i>1831: Les nouveaux pôles industriels</i>		
<b>LA 2DE REVOLUTION INDUSTRIELLE</b> <i>1918: Le marasme économique</i> la 2de guerre mondiale		
<b>LA REVOLUTION DU PETROLE</b> <i>1945: L'exode rural vers les villes et les vallées</i>  <i>1965: L'extension urbaine par grands ensembles</i>  les virages environnementaux <i>1980: les virages environnementaux</i>		

PERIODE

Composante  
paysagère

--

La route départementale
La voie verte

2004 Suite à une loi de décentralisation, la quasi-totalité des routes RN, désormais doublées d'une autoroute, sont déclassées en RD. En 2006, les autoroutes atteignent 11 000 km.

2006 Transformation des chemins de halage le long des canaux et en bord de Saône en pistes cyclables.